

Transporterede godsmængder med DSB 1983-1987

Tusind ton Indeks, 1983 = 100	1983	1984	1985	1986	1987
Indenlandsk trafik	2.625	2.704	2.683	2.753	2.531
Indeks	100	103	102	105	96
Eksporttrafik	824	785	902	885	955
Indeks	100	95	109	107	116
Importtrafik	1.770	1.813	2.080	2.089	1.853
Indeks	100	102	118	118	105
Transittrafik	1.557	1.715	1.749	1.855	1.892
Indeks	100	110	112	119	122
Ialt	6776	7017	7414	7582	7231
Indeks	100	104	109	112	107

I perioden frem til og med 1986 steg den samlede godsmængde med 12 pct., mest i import- og transittrafikken, noget mindre i eksporttrafikken og den indenlandske trafik.

I 1987 vendte billedet med en samlet mængdededgang i forhold til 1986 på 5 pct.

Mens transit- og især eksporttrafikken fortsat udviklede sig positivt, oplevede både importtrafikken og den indenlandske trafik markante tilbagegange.

Årsagerne hertil skal først og fremmest søges i »kartoffelkuren« kombineret med den konjunkturafmatning, som satte ind mod slutningen af 1986 og ikke mindst betød en faldende import med jernbane. I den indenlandske trafik var mængdebortfaldene især betydelige i industrien og byggebranchen. Dette gik mest ud over DSBs vognladningstrafik, hvorimod stykgodstrafikken klarede sig nogenlunde.

Mængdebortfaldene i 1987 ramte i lige så høj grad de konkurrerende transportformer, først og fremmest lastbiltrafikken. Der er således ikke tale om, at banetransporten i nogen særlig udstrækning har mistet markedsandele.

DSBs andel af de transporter, der med hensyn til afstande og relationer er så lange, at banetransport kan komme på tale, er ca 30 pct. i den indenlandske trafik, ca 10 pct. i eksporttrafikken og ca 25 pct. i importtrafikken. Andelen af den transittrafik, som går gennem Danmark, er ca. 50 pct., svarende til ca. 8 pct. af de samlede transporter mellem det øvrige Norden og kontinentet. Disse andele har stort set været konstante siden 1983.

Det vigende transportmarked har både nationalt og internationalt medført en betydelig skærpelse af konkurrencen transportformerne imellem, med stærkt faldende priser til følge. Dette har i 1987 ramt såvel DSB som en række store vognmandsforretninger.

Spørgsmål 8:

»Der ønskes en kort redegørelse for de samfundsøkonomiske aspekter ved jernbane- og anden godstransport, der tager højde for f. eks. miljø- og vejudgifter.«

Svar:

Omkostningerne til varetransport udgør normalt en ret væsentlig del af de samlede produktionsomkostninger og bliver dermed af betydning for danske virksomheders omkostningsniveau, priser og konkurrenceevne m. m.

For det offentlige vejer udgifterne til transportsektoren tungt. Det gælder de direkte udgifter til anlæg og drift af hovedparten af infrastrukturen, og det gælder de indirekte omkostninger, transportsektoren påfører samfundet, først og fremmest i form af ulykker og skadevirkninger på det omgivende miljø.